**Deutscher Bundestag** **Drucksache 16/5864**

**16. Wahlperiode** 02. 07. 2007

# Antwort

## der Bundesregierung

### auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/5668 –

### Umsetzung des europäischen Projekts „eCall“

Vorbemerkung der Fragesteller

Unter dem Begriff „eCall“ ist ein bordeigenes Notrufsystem in Kraftfahrzeugen zu verstehen. Im Falle eines Unfalls wird selbstständig ein Notruf an die nächstgelegene Rettungszentrale abgesetzt und der genaue Standort des Fahrzeugs übermittelt.

eCall ist Teil der Initiative „eSafety“ der Europäischen Union. Die Europäische Kommission strebt eine Einführung des Systems in allen Mitgliedstaaten bis möglichst 2009 an. Sie erhofft sich, dass durch den flächendeckenden Einsatz bis zu 2 500 Menschenleben jährlich gerettet werden können.

Voraussetzung für den Betrieb von eCall ist der Einbau der erforderlichen Systemkomponenten in die Fahrzeuge sowie die Aufrüstung aller Notrufzentralen, damit diese die von dem Fahrzeug gemeldeten Standortdaten verarbeiten können.

Auf der Fachkonferenz „Möglichkeiten der Nutzung elektronischer Systeme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Straße“ in Berlin hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, am 5. Juni 2007 eine Erklärung zu eCall (Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall) unterzeichnet.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Einführung des eCall-Systems ist in erster Linie abhängig von der entsprechenden Ausstattung der Pkw. Entsprechend der Vereinbarung der Europäischen Kommission mit der Automobilindustrie sollen die in Europa ab September 2010 neu auf den Markt kommenden Pkw mit eCall angeboten werden.

Mit der Zeichnung der Vereinbarung über die Umsetzung des interoperablen In-Vehicle eCall (Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall) im Rahmen der Fachkonferenz zur „eSafety“-Initiative der Europäischen Kommission am 5. Juni 2007 hat Bundesminister Wolfgang

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Juni 2007 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Tiefensee nach vorheriger Abstimmung mit den beteiligten Bundesministerien und den Ländern dokumentiert, dass eine europaweite Einführung des elektronischen Notrufs in Autos unterstützt wird.

1. Welchen konkreten Inhalt hat die von Bundesminister Wolfgang Tiefensee unterzeichnete Erklärung?

Zum Inhalt der unterzeichneten Vereinbarung wird auf die Anlage 1 „Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall“ einschließlich deutschsprachiger Höflichkeitsübersetzung verwiesen.

2. Stellt diese Erklärung eine unverbindliche Absichtserklärung dar oder wird Deutschland durch sie zu bestimmten Handlungen verpflichtet?

   Falls eine Verpflichtung besteht, worauf bezieht sich diese, und drohen für den Fall der Untätigkeit Sanktionen?

Diese Vereinbarung stellt eine Absichtserklärung dar. Dadurch wird zum Ausdruck gebracht, dass Deutschland neue technologische Möglichkeiten nutzen möchte, um die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten weiter zu reduzieren.

3. Welche anderen Mitgliedstaaten haben diese Erklärung bereits unterschrieben?

Acht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie drei Nichtmitgliedstaaten haben zurzeit die Vereinbarung gezeichnet. Dies sind Österreich, Finnland, Schweden, Slowenien, Litauen, Italien, Griechenland, Zypern, Schweiz, Norwegen und Island.

4. Welche Wirtschaftsunternehmen haben diese Erklärung bereits unterschrieben?

Die Europäische Kommission hat am 6. Juni 2007 eine aktualisierte Liste aller bisherigen Unterzeichner der Vereinbarung zu eCall (eCall Memorandum of Understanding), in der auch die Wirtschaftsunternehmen namentlich aufgeführt sind, im Internet unter der Adresse http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/esafety_library/mou/list_of_signatures_mou.pdf veröffentlicht. Zum derzeitigen Stand wird auf Anlage 2 verwiesen.

5. In welcher Höhe entstehen Kosten für die Aufrüstung der Notrufzentralen in der Bundesrepublik?

   Wer trägt diese?

6. Sind im Rahmen der Finanzierung der Aufrüstung (Frage 5) Ausgleichszahlungen des Bundes an die Länder geplant?

   Falls ja, in welchen Haushaltjahren und in welcher Höhe?

8. Wann soll die flächendeckende Aufrüstung der Notrufzentralen für eCall abgeschlossen sein?

Die Fragen 5, 6 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach derzeitigen Vorstellungen der Europäischen Kommission soll eCall unter der europaweit einheitlichen Notrufnummer 112 betrieben werden. Das bedeutet, dass der „eCall“ bei den Stellen ankommt, die die Notrufe sowohl aus dem Fest- als auch aus dem Mobilfunknetz unter der Notrufnummer 112 entgegennehmen. Für den Aufbau einer Sprachverbindung über das eCall-System mit der Abfragestelle entstehen keine zusätzlichen Kosten, da Notrufe unter der Notrufnummer 112 für den Anrufer und die Notrufabfragestelle nach geltendem Recht kostenlos sind. Auch den Mobilfunkbetreibern dürften keine höheren Kosten entstehen, da sich die Anzahl der Notrufe durch die Einführung von eCall nicht oder nur unwesentlich erhöhen dürfte. Kosten entstehen den Notrufabfragestellen lediglich für den Empfang und die Dekodierung der zusätzlichen, durch die eCall-Einrichtungen automatisch an sie übermittelten Informationen (Minimum Set of Data – MSD), z. B. Standortdaten. Eine Aussage zu diesen Kosten ist allerdings erst möglich, wenn das europaweit einheitliche Datenprotokoll vorliegen wird, was nach derzeitigem Informationsstand voraussichtlich Ende 2007 der Fall sein dürfte. Nach erster Einschätzung von Experten kann davon ausgegangen werden, dass eine Anpassung der Ausrüstung der Notrufabfragestellen im Zuge ohnehin anstehender Ersatzinvestitionen möglich sein wird.

7. Wurden die Normen und Spezifikationen für das eCall-System bereits endgültig festgelegt?

Nein

9. Ab wann, und in welcher Form will Deutschland die Hersteller verpflichten, in ihre Fahrzeuge serienmäßig die für eCall erforderlichen Komponenten einzubauen?

   Bleibt diese Verpflichtung einer europäischen Regelung vorbehalten?

eCall soll entsprechend einer Vereinbarung der Europäischen Kommission mit der europäischen Automobilindustrie in Europa in den ab September 2010 neu auf den Markt kommenden Pkw angeboten werden. Die europäische Automobilindustrie gehört zu den Erstunterzeichnern des „Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall“. Eine Verpflichtung würde einer europäischen Regelung vorbehalten bleiben.

10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, in welcher Höhe Materialkosten durch den Einbau der für eCall erforderlichen Bordkomponenten pro Fahrzeug entstehen?

Nach derzeitigen Vorstellungen der Industrie ist geplant, das eCall-System entsprechend den Kundenwünschen unterschiedlich auszugestalten. Da es sich einerseits um ein Basissystem handeln kann, das mit wenig Aufwand lediglich den automatisierten Notruf übermitteln kann, wenn der Airbagsensor anspricht und andererseits um ein additives Dienstleistungssystem mit individualisiertem Informationsaustausch mit einem Serviceprovider, kann eine zusammenfassende Aussage zu den Gerätekosten nicht für alle Anwendungsfälle gemacht werden. Für ein Basissystem liegen derzeitige Kostenschätzungen bei unter 100 Euro. Insbesondere im Fall erweiterter Leistungen wird der Markt Einfluss auf den Preis haben.

11. Ist das eCall-System dazu geeignet, auch nachträglich in gebrauchte Fahrzeuge eingebaut zu werden?

Nach derzeitiger Konzeption der Automobilindustrie ist das eCall-System nicht geeignet, nachträglich in gebrauchte Kraftfahrzeuge eingebaut zu werden, da die automatische Auslösung des eCall über Airbag-Sensoren erfolgen soll. Eine Nachrüstung wird von Seiten der Europäischen Kommission derzeit nicht in Erwägung gezogen.

12. Kann eCall ausschließlich mit GPS betrieben werden oder ist es mit GALILEO kompatibel?

eCall wird mit GALILEO kompatibel sein.

13. Wie wird sichergestellt, dass Fahrzeuge nicht unbefugt, d. h. ohne den Willen des Fahrzeughalters von dritter Seite geortet werden?

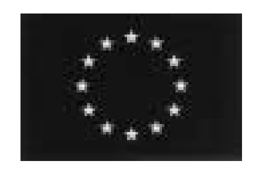
14. Schließt die Bundesregierung eine Nutzung der vorhandenen Hardware (z. B. zur Ortung von Fahrzeugen) im Rahmen eines strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens sowie zur Gefahrenabwehr aus?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da technisch sicherzustellen ist, dass die im Fahrzeug eingebaute eCall-Einrichtung nur im Fall der automatischen Aktivierung bei einem Verkehrsunfall oder einer manuellen Aktivierung bei einem Verbindungswunsch zu einem privaten Dienstleister (siehe Antwort zu Frage 10) mit einem Mobilfunknetz verbunden wird, kann ein Pkw nicht unbefugt geortet werden.

Um den notwendigen Datenschutz zu gewährleisten, wurde durch die Bundesregierung als Vorbedingung für die Unterzeichnung der Vereinbarung über die Umsetzung des interoperablen In-Vehicle eCall die Befassung der auf europäischer Ebene dafür zuständigen so genannten Datenschutzgruppe nach Artikel 29 der EG-Datenschutzrichtlinie veranlasst. Die Datenschutzgruppe nach Artikel 29 der EG-Datenschutzrichtlinie hat sich mit dem eCall System befasst und im September 2006 ein „Arbeitsdokument: Eingriffe in den Datenschutz im Rahmen der Initiative eCall“ veröffentlicht, dass als Anlage 3 beigefügt ist.

**Anlage 1**



*e*Safety Forum

eCall Driving Group

# Memorandum of Understanding

for

# Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall

**Table of Contents**

# European Memorandum of Understanding for Realisation of Interoperable In-Vehicle eCall

The purpose of this European Memorandum of Understanding (MoU) is to secure the realisation of an interoperable in-vehicle emergency call service (eCall) supplied, introduced and operated across Europe. This MoU does not represent a legally binding agreement; rather, it is an expression of the individual and collective commitment of the signatories to work in partnership in order to realise a shared objective to the benefit of everyone.

## 1. Preamble

### 1.1 Rationale

The introduction and use of in-vehicle eCall for deployment of emergency assistance will save lives and reduce social burden by improving the notification of road accidents and speeding up emergency service response. There is an urgent need for a European solution in order to contribute to a reduction of the 39,200[1] people killed, 3.3 million casualties and annual costs in relation to traffic accidents of more than 180 billion Euro. This is why the European Commission-led eSafety Forum adopted eCall as the highest priority amongst the eSafety measures contained in the recent eSafety Communication[2].

### 1.2 Definition of In-vehicle eCall

The in-vehicle eCall is an emergency call generated either manually by vehicle occupants or automatically via activation of in-vehicle sensors. When activated, the in-vehicle eCall system will establish a voice connection directly with the relevant PSAP (Public Safety Answering Point), this being either a public or a private eCall centre operating under the regulation and/or authorisation of a public body. At the same time, a minimum set of incident data (MDS)[3] will be sent to the eCall operator receiving the voice call.

### 1.3 Framework

This MoU creates a framework for the introduction of in-vehicle emergency call at all levels in the emergency call chain – including the public sector, the private sector and/or through public-private partnerships. The aim of this MoU is to encourage co-operation between the vehicle makers, Telecom Operators, the EC and the Member States (in particular the emergency agencies, the public PSAPs and the private PSAPs operating under the regulation of a public body) together with other relevant parties such as the insurance industry, automobile clubs and other relevant industrial partners.

---

[1] *ETSC report on Transport Safety Performance in the EU – A statistical overview 2003 (2001 statistics)*

[2] *COM(2003) 542 final: COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL AND THE EUROPEAN PARLIAMENT "Information and Communications Technologies for Safe and Intelligent Vehicles"*

[3] *See Annex B*

## 2. Involved Parties

Moving forward with implementation of in-vehicle eCall requires parallel commitment and joint effort to work on common, co-ordinated implementation and supporting business plans from all Parties constituting the basic eCall service and value chain.

Such co-ordinated roll-out and business plans need to include optimised technical solutions, quality standards, co-ordinated target dates when emergency calls from in-vehicle systems can be handled by the infrastructure, the incremental investments needed to develop, produce and operate such systems and infrastructure adaptations, a financial model how investments and service costs could be financed and by whom, the possibility of fiscal and financial incentives, the benefits and savings by stakeholder group, etc.

The relevant stakeholder groups with the highest impact on the realisation of a European solution can be divided into two major groups: The Parties directly forming the eCall service chain (2.1 – 2.4) and the other Parties (2.5 – 2.8), which are essential contributors and accelerators of the process. Both groups need to work together to achieve the overall objectives and should be represented in the European Coordination Platform.

### 2.1 Member States

Member States signing this MoU and in particular those authorities in charge of emergency call services and related finance - e.g. civil protection authorities, Ministry of Interior and Ministry of Finance - agree to contribute to the development and agreement of country specific implementation plans conforming to the principles for pan-European eCall as defined in 1.2 and Annex B. For Member States having one or more Service Providers acting as PSAPs for the 112 services, this MoU requires a special handling. The Member State should, after signing this MoU, ensure that the Service Providers who are operating as PSAPs under their regulation gets a commission to handle in-vehicle eCall services. The agreement between the Member State and the Service Provider should include specification, financing and time plan of the in-vehicle eCall service implementation and operations.

### 2.3 Telecom operators

Telecom Operators signing this MoU agree to contribute to the development and agreement of feasible implementation and business plans conforming to the principles for pan-European eCall as defined in 1.2 and Annex B.

### 2.4 Vehicle Manufacturers

Vehicle Manufacturers signing this MoU agree to contribute to the development and agreement of feasible implementation and business plans conforming to the principles for pan-European eCall as defined in 1.2 and Annex B.

### 2.4 Service Providers operating as PSAPs under the regulation of a public body

Private Service Providers who are operating as PSAPs under the regulation of a public body signing this MoU agree to contribute to the development and agreement of implementation and business plans conforming to the principles for pan-European eCall as defined in Para 1.2 and Annex B.

In addition to the essential Parties constituting the eCall service chain, other players are an important part of the value chain and have an important role in supporting and accelerating market take up e.g. through specific support in the business and implementation planning phase and/or contributing to the overall business and outreach plan. These players have been identified as follows:

**2.5 Insurance companies**
**2.6 Automobile clubs, service providers and other end user focused entities**
**2.7 European Commission DG Information Society, DG Transport, DG Environment**
**2.8 Related Industrial partners (equipment manufactures, location technology providers, repair industry etc.)**

## 3. Act

The Parties signing this MoU will actively contribute to the development and agreement of feasible implementation and business plans conforming to the principles for pan-European eCall as defined in 1.2 and Annex B.

The Parties signing this MoU will – within the first 12 months following the signature of this MoU, which is targeted to take place within the first half of 2004 - define an overall European work plan and present their recommendation for decision.

To achieve the objectives each party signing the MoU will delegate minimum one expert as a member to the Driving Group on eCall. The representative should be empowered to take necessary decisions.

## 4. Process

### 4.1 European Co-ordination

The Parties signing this MoU will interact through a European Co-ordination Platform to co-ordinate their activities by bringing together all relevant stakeholders. Provided sufficient funds can be made available, the co-ordination platform will include studies on the economics underlying the introduction and the drafting of a road map at European level.

The European Commission is the appropriate body to determine the platform to be used for this European Co-ordination. Currently the Driving Group on eCall within the eSafety Forum is the appropriate platform, but the co-ordination may take another form in subsequent years to support implementers and monitor progress of implementation across Europe. However, such co-ordination should continue to be under the auspices of the eSafety Forum.

### 4.2 Status of the Memorandum of Understanding

This MoU summarises the current intentions of the different Parties signing this MoU. It will form the basis for action by each of the Parties according to their respective roles. However, nothing in this MoU legally obliges any Party to any other Party. Also, this MoU does not affect the rights (including intellectual property rights) of any Party to material or services supplied by them as part of the in-vehicle eCall chain. This MoU recognises that all Parties carry their own risks and costs in providing, carrying and handling the in-vehicle eCall initiative.

**4.3 Review of this MoU**

For this MoU to provide an effective framework for co-operation active participation of all sectors concerned is required. Progress on implementation and business planning by all Parties concerned will be reviewed when appropriate. However, first review should take place not later than after 12 months following the signature of the MoU. When appropriate the Parties, will consider the need for improvements in their co-operation and make and introduce suitable proposals for modification or termination to this MoU.

# European Memorandum of Understanding for in-vehicle e-call SIGNATURE PAGES

**Representative from**
*(Please tick)*

☐ Member State
☐ Telecom Operator
☐ Vehicle manufacturer
☐ Service Provider operating as PSAP under the regulation of a public body
☐ Insurance Company/ Organisation
☐ Automobile Club
☐ Service Provider
☐ Related Industrial Party
☐ Other

**Name** ______________________________

**Status** ______________________________

**Organisation** ______________________________

**Contact Address** ______________________________

**Signature** ______________________________

**Date** ____________

## Annex A - Relevant European Resolutions, Conclusions and Decisions

**C(2003) 2657 final**
COMMISSION RECOMMENDATION of 25/07/2003 on the processing of caller location information in electronic communication networks for the purpose of location-enhanced emergency call services

**COM(2003) 542 final**:
COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL AND THE EUROPEAN PARLIAMENT "Information and Communications Technologies for Safe and Intelligent Vehicles"

**Universal Service Directive**
(http://europa.eu.int/eur-lex/en/archive/2002/l_10820020424en.html)

**Final CGALIES report**
(http://europa.eu.int/comm/environment/civil/index.htm)

**ETSC report**
Transport Safety Performance in the EU – A statistical overview 2003 (2001 statistics)
ISBN: 90-76024-154

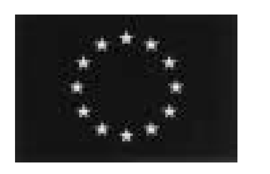
## Annex B - The in-vehicle e-call minimum data set

### Minimum Data Set

The parties agree to the following minimum data set that have to be sent directly from the vehicle to the public PSAPs or the private service providers operating as PSAPs under the regulation of a public body, in case of a manual or automatic emergency call initiated from the in-vehicle system.

**Mandatory to be included:**

- **Time stamp**
- **Precise Location**
- **Vehicle identification**
- **Service Provider Identifier**
- **E-call qualifier** *(as a minimum a indication stating if the eCall has been manually or automatically initiated)*



Übersetzung
Original: EN

Forum *e*Safety
eCall Driving Group

# Vereinbarung
über die
# Umsetzung des interoperablen In-vehicle eCall

**Inhaltsverzeichnis**

# Europäische Vereinbarung über die Umsetzung des interoperablen In-vehicle eCall

Diese europäische Vereinbarung hat zum Ziel, die Umsetzung eines interoperablen Notrufdiensts in Kraftfahrzeugen (eCall) zu sichern, der in Europa bereitgestellt, eingeführt und betrieben werden soll. Sie ist keine rechtsverbindliche Vereinbarung; vielmehr ist sie Ausdruck der individuellen und kollektiven Verpflichtung der Unterzeichner, partnerschaftlich zusammenzuarbeiten, um ein gemeinsames Ziel zu Gunsten aller zu erreichen.

## 1. Präambel

### 1.1 Grundprinzip

Die Einführung und Nutzung des In-vehicle eCall zur Bereitstellung von Nothilfe-Diensten wird Leben retten und gesellschaftliche Kosten reduzieren, indem die Meldung von Verkehrsunfällen verbessert und die Zeitspanne bis zum Einsatz der Rettungsdienste verkürzt wird. Es besteht dringender Bedarf für eine europäische Lösung, die zur Verringerung der 39.200[4] Todesopfer, 3,3 Mio. Verletzten und der jährlichen Ausgaben aufgrund von Verkehrsunfällen in Höhe von 180 Mrd. Euro beiträgt. Aus diesem Grund besitzt eCall für das von der Europäischen Kommission geleitete eSafety-Forum unter den weiteren eSafety-Maßnahmen, die in der jüngsten eSafety-Mitteilung[5] angeführt sind, höchste Priorität.

### 1.2 Definition von In-vehicle eCall

Der In-vehicle eCall ist ein Notruf, der entweder manuell von den Fahrzeuginsassen oder automatisch durch Aktivierung von im Fahrzeug befindlichen Sensoren abgesetzt wird. Wenn dies geschieht, stellt das In-vehicle eCall-System eine direkte Sprachverbindung zu der zuständigen Notrufabfragestelle (Public Safety Answering Point, PSAP) her, wobei diese entweder ein öffentliches oder ein privates eCall-Center sein kann, das mit behördlicher Kontrolle und / oder Genehmigung arbeitet. Zur gleichen Zeit wird ein minimaler Satz an Ereignisdaten[6] direkt an den eCall-Betreiber übertragen, der den Sprachanruf entgegennimmt.

### 1.3 Rahmenbedingungen

Die Vereinbarung schafft die Rahmenbedingungen für die Einführung des Fahrzeug-Notrufs auf allen Ebenen der Notrufkette, wobei neben dem öffentlichen auch der private Sektor und/oder öffentlich-private Partnerschaften mit einbezogen werden. Ziel dieser Vereinbarung ist es, die Zusammenarbeit von Automobilherstellern, Telekommunikationsunternehmen, der Europäischen Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten (insbesondere den Notfallbehörden, den öffentlichen und den unter behördlicher Kontrolle betriebenen privaten PSAPs) zusammen mit anderen Beteiligten wie Versicherungen, Automobilclubs und anderen relevanten Partnern aus der Industrie zu fördern.

---

[4] *Bericht des ETSC: Transport Safety Performance in the EU – A statistical overview 2003 (2001 statistics)*

[5] *KOM(2003) 542 endg.: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge*

[6] *Siehe Anhang B*

## 2. Beteiligte Parteien

Für die schnellere Umsetzung des In-vehicle eCall sind ein paralleler Einsatz und gemeinsame Bemühungen dafür erforderlich, an einer gemeinsamen und koordinierten Umsetzung sowie unterstützenden Geschäftsplänen von allen Parteien zu arbeiten, die den Basis-eCall-Dienst bereitstellen und die Wertschöpfungskette bilden.

Diese koordinierte Markteinführung sowie die Geschäftspläne müssen beinhalten: optimierte technische Lösungen; Qualitätsstandards; koordinierte Zieltermine, zu denen die Notrufe aus den fahrzeuginternen Systemen durch die Infrastruktur bearbeitet werden können; die zusätzlichen Investitionen für die Entwicklung, Herstellung und den Betrieb von solchen Systemen und Infrastrukturanpassungen; ein Modell zur Finanzierung von Investitionen und Servicekosten; die Möglichkeit steuerlicher und finanzieller Anreize; Nutzen und Einsparungen für die Interessengruppen etc.

Die relevanten Interessengruppen mit dem größten Einfluss auf die Umsetzung einer europäischen Lösung können in zwei Hauptgruppen unterteilt werden: die Parteien, die direkt die eCall-Dienstkette bilden (2.1 – 2.4) und diejenigen (2.5 – 2.8), die entscheidend am Prozess mitwirken und zu seiner Beschleunigung beitragen. Beide Gruppen müssen zusammenarbeiten, um die Gesamtziele zu erreichen, und sollten in der europäischen Koordinationsplattform vertreten sein.

### 2.1 Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnen, und insbesondere diejenigen Behörden, die für die Notrufdienste und die damit zusammenhängenden Finanzierungsmaßnahmen zuständig sind – z.B. Katastrophenschutzbehörden, Innenministerien und Finanzministerien –, erklären sich bereit, sich an der Entwicklung und Vereinbarung landesspezifischer Umsetzungspläne nach den Grundsätzen für den europaweiten eCall, wie unter 1.2. und Anhang B festgelegt, zu beteiligen. Für die Mitgliedstaaten, in denen ein oder mehrere Dienstleistungsanbieter als PSAP für die 112 Dienste agieren, erfordert diese Vereinbarung eine besondere Vorgehensweise. Nach Unterzeichnung der Vereinbarung sollte der jeweilige Mitgliedstaat sicherstellen, dass die Dienstleistungsanbieter, die unter seiner Kontrolle PSAPs betreiben, eine Provision für die Abwicklung von In-vehicle eCall-Diensten erhalten. Die Vereinbarung zwischen dem Mitgliedstaat und dem Dienstleistungsanbieter sollte die Spezifikation, die Finanzierung und den Zeitplan für die Umsetzung und den Betrieb des In-vehicle eCall-Dienstes beinhalten.

### 2.3 Telekommunikationsunternehmen

Telekommunikationsunternehmen, die diese Vereinbarung unterzeichnen, erklären sich bereit, sich an der Entwicklung und Vereinbarung realisierbarer Umsetzungs- und Geschäftspläne nach den Grundsätzen für europaweiten eCall, wie unter 1.2. und Anhang B festgelegt, zu beteiligen.

### 2.4 Automobilhersteller

Automobilhersteller, die diese Vereinbarung unterzeichnen, erklären sich bereit, sich an der Entwicklung und Vereinbarung realisierbarer Umsetzungs- und Geschäftspläne nach den Grundsätzen für europaweiten eCall, wie unter 1.2. und Anhang B festgelegt, zu beteiligen.

**2.5 Dienstleistungsanbieter, die unter behördlicher Kontrolle PSAPs betreiben**

Private Dienstleistungsanbieter, die als PSAP unter behördlicher Kontrolle agieren und diese Vereinbarung unterzeichnen, erklären sich bereit, sich an der Entwicklung und Vereinbarung realisierbarer Umsetzungs- und Geschäftspläne nach den Grundsätzen für europaweiten eCall, wie unter 1.2. und Anhang B festgelegt, zu beteiligen.

Zusätzlich zu den wesentlichen Beteiligten, die die eCall-Dienstleistungskette bilden, sind auch andere Akteure ein wichtiger Teil der Wertschöpfungskette und spielen eine wichtige Rolle bei der Unterstützung und Beschleunigung der Markteinführung, z.B. durch spezielle Unterstützung in der Geschäfts- und Umsetzungsplanungsphase und/oder indem sie zum Gesamtgeschäfts- und Versorgungsplan beitragen. Bei diesen Akteuren handelt es sich um:

**2.6 Versicherungsgesellschaften**
**2.7 Automobilclubs, Dienstleistungsanbieter und andere auf den Endkunden fokussierte Unternehmen**
**2.8 Europäische Kommission, GD Informationsgesellschaft, GD Verkehr, GD Umwelt**
**2.9 Weitere Partner aus der Industrie (Ausrüster, Anbieter von Standorttechnologie, Reparaturindustrie etc.)**

## 3. Vorgang

Die Parteien, die diese Vereinbarung unterzeichnen, werden sich aktiv an der Entwicklung und Vereinbarung realisierbarer Umsetzungs- und Geschäftspläne nach den Grundsätzen für europaweiten eCall, wie unter 1.2. und Anhang B festgelegt, beteiligen.

Die Parteien, die diese Vereinbarung unterzeichnen, werden innerhalb der ersten 12 Monate nach Unterzeichnung der Vereinbarung, die für die erste Hälfte des Jahres 2004 geplant ist, einen gesamteuropäischen Arbeitsplan aufstellen und ihre Empfehlung zur Entscheidung vorlegen.

Um die Ziele zu erreichen, wird jede Partei, die die Vereinbarung unterzeichnet, mindestens einen Experten als Mitglied der eCall Driving Group (eCall-Fördergruppe) entsenden. Dieser Vertreter sollte entsprechend ermächtigt sein, um die notwendigen Entscheidungen zu treffen.

## 4. Ablauf

### 4.1 Europäische Koordination

Die Parteien, die diese Vereinbarung unterzeichnen, werden zur Koordinierung ihrer Aktivitäten auf einer europäischen Koordinationsplattform interagieren, auf der alle betreffenden Interessengruppen zusammengeführt werden. Vorausgesetzt, dass ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden können, wird die Koordinationsplattform Studien über die wirtschaftlichen Zusammenhänge, die der Einführung und Erarbeitung eines Ablaufplans auf europäischer Ebene zugrunde liegen, mit einbeziehen.

Die Europäische Kommission ist die geeignete Institution, um die Plattform festzulegen, die für diese europäische Koordination genutzt werden soll. Zurzeit ist die eCall Driving Group innerhalb des eSafety-Forums die geeignete Plattform, allerdings kann die Koordination in den nächsten Jahren eine andere Form annehmen, um die Umsetzung zu unterstützen und deren Verlauf in

Europa zu überwachen. Sie sollte jedoch weiterhin unter der Leitung des Forums eSafety erfolgen.

**4.2 Status der Vereinbarung**

Diese Vereinbarung fasst die gegenwärtigen Bestrebungen der verschiedenen Parteien, die diese Vereinbarung unterschreiben, zusammen. Sie ist die Basis für die Aktivitäten aller beteiligten Parteien gemäß deren jeweiligen Aufgaben. In dieser Vereinbarung ist nichts enthalten, das eine Partei der anderen gegenüber gesetzlich verpflichtet. Diese Vereinbarung hat zudem keinerlei Auswirkung auf die Rechte (einschließlich geistiger Eigentumsrechte) der Parteien an von ihnen als Teil der In-vehicle eCall-Kette gelieferten Waren oder Dienstleistungen. Diese Vereinbarung erkennt an, dass alle Parteien ihre eigenen Risiken und Kosten hinsichtlich der Bereitstellung, Durchführung und Abwicklung der In-vehicle eCall-Initiative tragen.

**4.3 Überprüfung der Vereinbarung**

Damit durch diese Vereinbarung effektive Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit geschaffen werden, ist die aktive Teilnahme aller betreffenden Sektoren erforderlich. Die Fortschritte bei der Umsetzung und Geschäftsplanung aller beteiligten Parteien werden überprüft, sobald dies angezeigt erscheint. Eine erste Überprüfung sollte jedoch nicht später als 12 Monate nach der Unterzeichnung der Vereinbarung stattfinden. Die Parteien werden gegebenenfalls die Notwendigkeit für Verbesserungen in ihrer Zusammenarbeit anerkennen und geeignete Vorschläge zur Änderung oder Auflösung dieser Vereinbarung machen.

# Europäische Vereinbarung über den In-vehicle eCall UNTERSCHRIFTEN

**Vertreter von**
*(Bitte ankreuzen)*

☐ Mitgliedstaat
☐ Telekommunikationsunternehmen
☐ Automobilhersteller
☐ Dienstleistungsanbieter, der unter behördlicher Kontrolle PSAP betreibt
☐ Versicherungsgesellschaft / -organisation
☐ Automobilclub
☐ Dienstleistungsanbieter
☐ Beteiligte Partei aus der Industrie
☐ Weitere

**Name** ______________________________

**Status** ______________________________

**Organisation** ______________________________

**Kontaktadresse** ______________________________

**Unterschrift** ______________________________

**Datum** ____________

## Anhang A - Relevante europäische Entschließungen, Schlussfolgerungen und Beschlüsse

**K(2003) 2657 endg.**
Empfehlung der Kommission vom 25. Juli 2003 zur Übermittlung von Angaben zum Anruferstandort in elektronischen Kommunikationsnetzen an um Standortangaben erweiterte Notrufdienste

**KOM(2003) 542 endg.**
Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge

**Universaldienstrichtlinie**
(http://europa.eu.int/eur-lex/en/archive/2002/l_10820020424en.html)

**Abschlussbericht der CGALIES**
(http://europa.eu.int/comm/environment/civil/index.htm)

**Bericht des ETSC**
Transport Safety Performance in the EU – A statistical overview 2003 (2001 statistics)
ISBN: 90-76024-154

## Anhang B - Minimaler In-vehicle eCall-Datensatz

### Minimaler Datensatz

Die Parteien vereinbaren, dass im Falle eines manuell oder automatisch vom In-vehicle-System abgesetzten Notrufs der folgende minimale Datensatz vom Fahrzeug direkt an die öffentlichen PSAPs bzw. an die privaten Dienstleistungsanbieter, die als PSAPs unter behördlicher Kontrolle agieren, übertragen wird.

**Dabei ist die Übermittlung folgender Informationen vorgeschrieben:**

- **Zeitstempel**
- **Präzise Standortangaben**
- **Fahrzeugidentifizierungsnummer**
- **Name des Dienstleistungsanbieters**
- **eCall-Qualifier** *(eine Angabe, aus der als Minimum hervorgehen muss, ob der eCall manuell oder automatisch abgesetzt wurde)*

**Anlage 2**

## *e* Call Memorandum of Understanding

Status of signatures

| | EU Member State | Address | Name | Position/Title | Date of signature |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, Germany | Invalidenstrasse 44, DE-10115 Berlin | Mr Wolfgang TIEFENSEE | Federal Minister | 05/06/2007 |
| 2 | Ministry of Transport and Communications Greece | 2, Anastasseos Street GR-10191 Cholargos, Attiki | Mr Anastasios NERANTZIS | Deputy Minister | 18/10/2005 |
| 3 | Ministry of Innovation and Technologies, Italy | Via Isonzo, 21b, IT - 00198 Roma | Mr Settimio VINTI | Director | 18/10/2005 |
| 4 | Ministry of Communications and Works, Cyprus | 28 Achaeon Street, CY-1424 Nicosia | Mr Harris THRASSOU | Minister | 08/12/2005 |
| 5 | Ministry of Interior - Lithuanian Emergency Response Centre | Svitrigailos str. 18, LT-03223 Vilnius | Mr Arturas KEDAVICIUS | Director | 18/10/2005 |
| 6 | Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology, Austria | Radetzkystrasse 2, AT-1030 Vienna | Mr Peter FRANZMAYR | Director | 05/06/2007 |
| 7 | Ministry of Economy and Transport, Slovenia | Kotnikova 5, SI-1000 Ljubljana | Mr Matjaž JANŠA | Director General | 18/10/2005 |
| 8 | Ministry of Transport and Communications Finland | PO Box 31, FIN-00023 Government Finland | Mr Harri KAVÉN | Director-General | 22/09/2004 |
| 9 | Swedish Road Administration | SE-78187 Borlänge | Mr Ingemar SKOGÖ | Director General | 20/06/2005 |

| | Non-EU States | Address | Name | Position/Title | Date of signature |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | Swiss Federal Roads Authority | Worblentalstrasse 68, Ittigen, CH-3003 Bern | Mr Rudolf DIETERLE | Director | 22/11/2004 |
| 11 | Royal Norwegian Ministry of Transport and Communications | P.O. Box 8010 Dep., NO-0032 Oslo | Mr Steinulf TUNGESVIK | State Secretary | 08/06/2006 |
| 12 | Ministry of Transport, Tourism and Telecommunications | Hafnarhusið vid Tryggvagötu, IS-150 Reykjavik | Mr Sturla Böðvarsson | Minister | 11/12/2006 |

| | Organisation | Address | Name | Position/Title | Date of signature |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | ACEA | Rue du Noyer 211, BE-1000 Brussels | Mr Ivan HODAC | Secretary General | 27/08/2004 |
| 14 | **ACEA on behalf of:**<br>BMW GROUP<br>DAF TRUCKS NV<br>DAIMLERCHRYSLER AG<br>FIAT S.p.A<br>FORD OF EUROPE GmbH<br>GENERAL MOTORS EUROPE AG<br>MAN NUTZFAHRZEUGE AG<br>PORSCHE AG<br>PSA PEUGEOT CITROËN<br>RENAULT SA<br>SCANIA AB<br>VOLKSWAGEN AG<br>VOLVO AB | | | | 27/08/2004 |
| 15 | ADAC e.V. | Am Westpark 8, DE-81373 Munich (contact person Bernhard Labudek) | Mr Peter MEYER | President | 30/11/2004 |
| 16 | Airbiquity Inc. | 945 Hilderbrand Lane, NE, Suite 240, Bainbridge Island, WA 98110 USA | Mr Kamyar MOINZADEH | President & CEO | 18/10/2005 |
| 17 | Allianz AG | Koeniginstrasse 28, DE-80802 München | Mr Jacques AMSELEM | Mondial Group Development Manager | 27/06/2005 |
| 18 | ARC Transistance S.A, | Av. des Pléiades, BE-1200 Brussels | Mr Andrew JOHNSON | Chief Executive | 06/10/2004 |
| 19 | Autoliv AB | Box 70 381, SE-107 24 Stockholm | Mr Lars WESTERBERG | CEO | 02/02/2006 |
| 20 | BOSCH | | | | 27/08/2004 |
| 21 | CapGemini Finland OY | Niittymäentie 9, FIN-02200 Espoo | Ms Anne-Maria HAUTALA | Chief Financial Officer | 20/09/2004 |
| 22 | City of Oulu Finland | PO Box 1, FIN-90015 Oulun Kapunki | Mr Kari NENONEN | Mayor | 21/09/2004 |
| 23 | Continental AG | Guericke Str. 7, DE-60488 Frankfurt | Dr. Karl-Thomas NEUMANN | Board Member | 06/03/2007 |
| 24 | ERTICO - ITS | Av Louise 326, BE-1050 Brussels | Mr Olivier MOSSE | Chief Executive Officer | 27/08/2004 |
| 25 | European Commission, Information Society Directorate-General - DG | BU24 3/43, BE-1049 Brussels | Mr Fabio COLASANTI | Director-General | 27/08/2004 |
| 26 | European Emergency Number Association - EENA 112 | Chaussée de Saint-Job, BE-1180 Brussels | Mr Olivier PAUL-MORANDINI | Founder | 31/08/2004 |

| | Organisation | Address | Name | Position/Title | Date of signature |
|---|---|---|---|---|---|
| 27 | Finnish Road Administration | PO Box 33, FIN-00521 Helsinki | Mr Aulis NIRONEN | Director | 22/09/2004 |
| 28 | Funkwerk Dabendorf GmbH | Märkische Str., DE-15806 Dabendorf | Mr Lutz PFISTER | Geschäftsführer | 01/08/2006 |
| 29 | Hellenic Institute of Transport | 6th Km Thessaloniki-Thermi Rd, GR-57001 Thessaloniki | Mr George GIANNOPOULOS | Director | 30/08/2004 |
| 30 | Indagon OY | Neijamiestentie 5A, FIN-00400 Helsinki | Mr Nikko WECKSTRÖM | Vice President/CTO | 21/06/2004 |
| 31 | Inter-Partner Assistance S.A. | PT-1269-069 Lisboa | Mr Nuno Luis SAMPATO PINHO | Managing Director | 07/06/2006 |
| 32 | ITS - Sweden | Stationsgatan 22, SE-784 33 BORLÄNGE | Mr Christer KARLSSON | CEO | 19/05/2005 |
| 33 | KLPD - The Netherlands' National Police Organisation | PO Box 100, NL-3970 AC Driebergen | Mr Pim MILTENBURG | Director of Police, Police Commissionar | 30/09/2004 |
| 34 | KoKom - National Centre of Emergency Communication in Health | Haukelandsbakken 9, NO-5005 Bergen | Mr Egil BOVIM | Director | 28/04/2005 |
| 35 | LSP Hungary | Debrecen Erzsébet u. 48 Hungary | Dr Graeme P SMITH | Managing Director | 23/11/2004 |
| 36 | Mobisoft OY | Hatanpäävaltatie 26, FIN-33100 Tampere | Mr Heikki KARINTAUS | Managing Director | 23/09/2004 |
| 37 | Mondial Assistance Group | 37, rue Taitbout, FR-75009 Paris | Mr Alain DEMISSY / Ms Ida LUKA-LOGNONE | President / Member of the Executive Committee | 27/06/2005 |
| 38 | Motorola | 21440 West Lake, Cook Road, Deer Park, Illinois US | Mr Marios ZENIOS | Senior Vice President & General Manager | 11/02/2005 |
| 39 | Navteq B.V. | De Run 1115, NL-5503 LB Veldhoven | Mr Chris PETERS | VP Finance Europe | 17/09/2004 |
| 40 | New Development | Skógarhlíð 12, IS-105 Reykjavík | Mr Friðgeir JÓNSSON | Manager | 08/12/2006 |
| 41 | Neyðarlínan hf. | Skógarhlíð 14, IS-105 Reykjavík | Mr Þórhallur ÓLAFSSON | Manager | 08/12/2006 |
| 42 | Oktopus S.A/N.V | Bronstraat 15, BE-1060 Brussel | Mr Michel VERSTRAELEN / Mr Pieter DEBERSAQUES | General Manager / Commercial Manager | 02/03/2006 |
| 43 | Omnis-Online Ellas SA TIC/PSAP | 72-74 Salaminos, 17675 Athens | Mr Dimitris COBOPOULOS | Managing Director | 02/12/2004 |
| 44 | Peiker acustic GmbH & Co. KG | Max-Planck-Strasse 32, DE-61381 Friedrichsdorf | Mr Frank-Horst SCHANK, Mr Lutz P. RICHTER | General Manager, Head of Product Strategy | 24/03/2005 |
| 45 | RACC - Reial Automòbil de Catalunya | Av. Diagonal 687, ES-08028 Barcelona | Mr Josep MATEU NEGRE | Managing Director | 14/02/2005 |
| 46 | Sagem Communication | Le Ponant de Paris, 27, rue Leblanc, FR-75512 Paris Cedex | Mr Thierry BUFFENOIR | Chief Executive Officer | 28/05/2005 |
| 47 | Siemens VDO Automotive AG | Siemensstrasse 12, DE-93055 Regensburg | Dr W.S. STEGER | Executive Vice President, Strategy, Marketing and Advanced Technologies | 08/09/2005 |
| 48 | Siemens Wireless Modules | Haidenauplatz 1, DE-81667 Munchen | Mr José COSTA SILVA | CEO | 10/05/2005 |
| 49 | T-Trac Scandinavia AB | Box 5299, SE-40225 Göteborg | Mr Johan BJÖRKMAN | Vice-President | 04/05/2005 |
| 50 | TeleAtlas NV | Montstraat 132, BE-9000 Gent | Mr Ad BASTIAANSEN | SR VP Business Development | 02/09/2004 |
| 51 | Telit Communications SpA | Via Stazione di Prosecco 51B, IT-34010 Sgonico (TS) | Mr Dominikus HIERL | Managing Director Data Roadmaps | 17/08/2005 |
| 52 | TISPOL, The European Traffic Police Network | PO Box 201, Hoddesdon, UK-EN11 8WX | Mr Ad HELLEMONS | President of the Tispol Organisation, Police Commissionar | 30/09/2004 |
| 53 | Thomas Miller & Co Ltd | International House, 26 Creedchurch Lane, UK-EL3A 5BA London | Mr B. M. KESTERSON | Director | 04/07/2005 |
| 54 | UAMK Automobile Club Czech Republic | Na Strzi 9, CZ-14000 Praha 4 | Mr Oldrich VANICEK | President | 19/04/2007 |
| 55 | VTT Building and Transport | PO Box 1800 FIN-02044 VTT | Mr Juho SAARIMAA | Executive Director | 20/09/2004 |
| 56 | Wavecom | 3, esplanade du Foncet, FR-92130 Issy les Moulinéaux | Mr Olivier BEAUJARD | VP Marketing | 06/04/2005 |
| 57 | WirelessCar | Kajskjul 107, SE-41707 Göteborg | Mr Torbjörn SUNDSTRÖM | Director Marketing & Sales | 14/09/2004 |

**Anlage 3**

Artikel 29 – Datenschutzgruppe



**01609/06/DE**
**WP 125**

# Arbeitsdokument: Eingriffe in den Datenschutz im Rahmen der Initiative eCall

**Angenommen am**

**26. September 2006**

Diese Arbeitsgruppe wurde gemäß Artikel 29 der Richtlinie 95/46/EG eingesetzt. Sie ist ein unabhängiges europäisches Beratungsgremium in Datenschutzfragen. Ihre Aufgaben werden in Artikel 30 der Richtlinie 95/46/EG sowie in Artikel 15 der Richtlinie 2002/58/EG beschrieben.

Die Sekretariatsgeschäfte werden wahrgenommen durch das Direktorat C (Ziviljustiz, Grundrechte und Unionsbürgerschaft) der Europäischen Kommission, Generaldirektion Justiz, Freiheit und Sicherheit, B-1049 Brüssel, Belgien, Büro LX-46 01/43.

Website: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/index_de.htm

**DIE GRUPPE FÜR DEN SCHUTZ NATÜRLICHER PERSONEN BEI DER VERARBEITUNG PERSONENBEZOGENER DATEN,**
**eingesetzt durch Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995**[1]**,**

gestützt auf Artikel 29 und Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe c und Absatz 3 jener Richtlinie,

gemäß ihrer Geschäftsordnung, insbesondere auf Artikel 12 und 14

**HAT FOLGENDES ARBEITSDOKUMENT ANGENOMMEN:**

## 1. EINFÜHRUNG

Ziel dieses Arbeitsdokuments ist die Darlegung datenschutzrechtlicher Bedenken im Zusammenhang mit der geplanten Einführung eines harmonisierten, europaweiten bordeigenen Notrufdienstes („eCall"), der auf der einheitlichen europäischen Notrufnummer 112 aufbaut[2].

Eine der Initiativen der Europäischen Kommission war die Errichtung des eSafety-Forums der Privatwirtschaft/des öffentlichen Sektors zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch den Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien. Das eCall-System wurde zu einer der höchsten Prioritäten erklärt, und es wurde eine eCall-Fördergruppe (eCall Driving Group) eingesetzt, an der alle wichtigen Akteure beteiligt sind[3]. Die eCall-Fördergruppe hat Empfehlungen ausgearbeitet, die einen Fahrplan für die Einführung umfassen, der die Verwirklichung des eCall-Systems in allen Mitgliedstaaten erleichtern und dazu beitragen soll, dass das System ab dem 1. September 2010 eine für alle Neufahrzeuge verfügbare Standardoption sein wird[4].

Die eCall Fördergruppe hat eine Absichtserklärung über die eCall-Einführung vorgelegt. Durch diese Absichtserklärung soll vor allem sichergestellt werden, dass eCall später auch in allen EU-Mitgliedstaaten funktionieren wird. Die Absichtserklärung bindet alle Beteiligten bei der Einführung des eCall-Systems auf der Grundlage gemeinsam verabschiedeter Spezifikationen für Architektur und Schnittstellen sowie die zu übermittelnden Mindestdaten (Minimum Set of Data, MSD). Die Absichtserklärung wurde im August 2004 von der Europäischen Kommission, von der ACEA im Namen der Automobilindustrie und von der branchenübergreifenden Partnerschaft ERTICO unterzeichnet. Sie hat heute über 60 Unterzeichner, darunter sieben EU-Mitgliedstaaten[5], die Schweiz und Norwegen.

---

1 ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31, abrufbar unter: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/
2 Mitteilung der Kommission: Zweite eSafety-Mitteilung: Verbreitung des eCall-Systems unter den Bürgern (KOM(2005) 431, abrufbar unter: http://europa.eu/information_society/activities/esafety/index_en.html
3 Mitteilung der Kommission: Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge, KOM(2003) 542 endg. vom 15.9.2003
4 Die Empfehlung der eCall Driving Group, einschließlich aller Anhänge, ist über die folgende Website abrufbar: http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/driving_group_ecall.
5 Finnland, Schweden, Griechenland, Italien, Litauen, Slowenien und Zypern

Kürzlich verabschiedete das Europäische Parlament mit sehr großer Mehrheit eine Entschließung zur Unterstützung der Einführung des eCall-Systems[6], in der die Mitgliedstaaten dringend zur Unterzeichnung der Absichtserklärung aufgerufen werden.

Die Artikel 29-Datenschutzgruppe erkennt zwar die sozioökonomischen Vorteile an, die die breite Einführung des eCall-Dienstes für die Bürger mit sich bringen könnte, weist jedoch darauf hin, dass der eCall-Dienst zu Eingriffen in den Datenschutz führen wird, die hervorgehoben und in angemessener Weise behandelt werden müssen.

In Anbetracht der ihr durch Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe a der Datenschutzrichtlinie übertragenen Aufgaben und um auf die datenschutzrechtlichen Fragen, die in Verbindung mit der beabsichtigten Einführung des eCall-Systems aufgeworfen werden, zu antworten, erachtet es die Artikel 29-Datenschutzgruppe daher für nötig, die derzeitige Situation zu analysieren und das vorliegende Arbeitsdokument diesem Fragenkomplex zu widmen.

## 2. PRINZIP DES ECALL-SYSTEMS

Die vorgeschlagene eCall-Architektur basiert auf einer quasi-simultanen Sprach-Daten-Verbindung von einem eCall-Generator zu einer primären Notrufabfragestelle („PSAP“, Public Safety Answering Point). Bei der „PSAP“ handelt es sich entweder um eine Behörde oder um einen privaten Diensteanbieter, der der Kontrolle einer Behörde untersteht.

Der eCall-Generator initiiert einen eCall-Notruf, der im Falle eines Unfalls automatisch durch Fahrzeugsensoren oder manuell durch die Fahrzeuginsassen ausgelöst wird, und überträgt den eCall-Notruf an die nächstgelegene PSAP.

Der eCall-Notruf besteht aus zwei Elementen: einem auf der Notrufnummer 112 basierenden, rein sprachlichen (Audio) Telefonanruf und einem Mindestdatensatz (Minimum Set of Data, MSD). Der über das Mobilfunknetz übertragene eCall-Notruf (Daten und Sprache) wird durch den Mobilfunknetzbetreiber (mobile network operator, MNO) als 112-Notruf erkannt. Basierend auf dem Verfahren für die Bearbeitung von 112-Notrufen ergänzt der MNO den Anruf um die Anruferidentifizierung (caller line identification, CLI), und fügt, gemäß der Universaldienstrichtlinie[7] und der Empfehlung zu E112[8], den nächstgelegenen Standort hinzu.

Nach dieser Bearbeitung übermittelt der Telekommunikationsnetzbetreiber die 112-Sprachnachricht zusammen mit der CLI, dem nächstgelegenen Mobilfunkstandort und den eCall-Mindestdaten (MSD) an die entsprechende PSAP. Dann überträgt die PSAP eine Bestätigung an den eCall-Generator, in der angegeben wird, dass die Mindestdaten ordnungsgemäß empfangen wurden.

---

6 Bericht über Straßenverkehrssicherheit: Verbreitung des eCall-Systems unter den Bürgern. Berichterstatter: Gary Titley (A6-0072/2006)

7 Richtlinie 2002/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über den Universaldienst und Nutzerrechte bei elektronischen Kommunikationsnetzen und -diensten. ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 51

8 Empfehlung 2003/558/EG der Kommission vom 25. Juli 2003 zur Übermittlung von Angaben zum Anruferstandort in elektronischen Kommunikationsnetzen an um Standortangaben erweiterte Notrufdienste. ABl. L 189, S. 49.

Es ist hervorzuheben, dass bei dem vorgeschlagenen eCall-Dienst keine ununterbrochene Lokalisierung des bordeigenen Systems durch einen Dritten erfolgen wird, da das System nicht permanent mit den Mobilkommunikationsnetzen verbunden sein wird, sondern nur im Falle seiner Aktivierung bei einem Unfall oder einer manuellen Aktivierung durch die Fahrzeuginsassen.

Die Mindestdaten (Minimum Set of Data, MSD)[9] bestehen aus Folgendem: (i) Zeitpunkt des Unfalls, (ii) genauer Standort einschließlich Fahrtrichtung, (iii) Fahrzeugkennung, (iv) eCall-Kennzeichner zur Angabe der Schwere des Unfalls (zumindest die Angabe, ob der eCall-Notruf manuell oder automatisch ausgelöst wurde), (v) Angaben über einen möglichen Diensteanbieter.

Die in den Mindestdaten vorgesehenen optionalen Daten zum Unfallstatus werden derzeit noch erörtert. Die in diesem optionalen Feld enthaltenen Angaben (d. h. Kraftstoffsorte, die das Fahrzeug verwendet), sollten den Datenschutzverordnungen entsprechen. Insbesondere sollte dabei das Verhältnismäßigkeitsprinzip beachtet werden: Es sollten nur diejenigen Daten aufgenommen werden, die für eine angemessene Bearbeitung des Notfalls notwendig sind.

Die vorgeschlagene eCall-Architektur trägt der Möglichkeit Rechnung, dass der Effekt des eCall-Systems weiter verstärkt werden könnte, wenn von einem Diensteanbieter, basierend auf zusätzlichen Daten – den sogenannten erweiterten Daten (Full Set of Data, FSD) – zusätzliche fahrzeug- und personenbezogene Daten übermittelt werden.

## 3. DAS ECALL-SYSTEM AUS DATENSCHUTZRECHTLICHER PERSPEKTIVE UND RECHTLICHE ARGUMENTATION

### *3.1. Obligatorische oder freiwillige Basis*

Die Europäische Kommission hat vorläufig ein selbstregulatorisches Konzept zusammen mit den Mitgliedstaaten und der Privatwirtschaft gewählt, aber sollte die eCall-Einführung nicht gemäß dem vereinbarten Fahrplan vorankommen, kann sie weitere Maßnahmen in Betracht ziehen, darunter auch regulatorische Maßnahmen.

Auch wenn die Artikel 29-Datenschutzgruppe die sozioökonomischen Vorteile und den Wert für die öffentliche Sicherheit, die die breite Einführung des eCall-Dienstes mit sich bringen könnte, anerkennt, gibt es nichtsdestoweniger diverse datenschutzrechtliche Bedenken, die in diesem Kontext angesprochen werden müssen.

Bevor die Eingriffe in den Datenschutz näher beleuchtet werden, hat die Artikel 29-Datenschutzgruppe zwei Alternativen für die Einführung des eCall-Systems in ihre Überlegungen einbezogen, die zuallererst betrachtet und dann weiter analysiert werden sollten:

- Alternative (1) Das eCall-System ist auf freiwilliger Basis wählbar, oder
- Alternative (2) Das eCall-System ist ein obligatorischer Dienst.

---

[9] Siehe Mindestdaten-Beschreibung in den abschließenden Empfehlungen der eCall Driving Group, Abschnitt 4.2.2.4 (MSD description, eCall DG Final recommendations, section 4.2.2.4)

Zu Alternative (1)

Erfolgt die Einführung des eCall-Systems auf freiwilliger Basis als eine Art von fortschrittlichem Dienst zur Unterstützung der Straßenverkehrssicherheit, muss eine einfache Möglichkeit für die Aktivierung/Deaktivierung des Systems eingeführt werden.

In diesem Fall ist das System *de facto* in das Fahrzeug eingebettet, und seine Aktivierung sollte freiwillig sein[10]. Der Benutzer, der nicht notwendigerweise der Fahrzeughalter ist, wird jederzeit die Möglichkeit haben, das System ein- oder auszuschalten, und zwar ohne technische oder finanzielle Beschränkungen. Diese Wahlmöglichkeit könnte beispielsweise durch den Einbau eines eigenen und problemlos zu betätigenden Knopfes/Schalters realisiert werden, in ähnlicher Weise, wie dies für den Beifahrer-Airbag gelöst ist.

Dieser Standpunkt basiert auf der Tatsache, dass eines der zentralen Kriterien für die Zulässigkeit der Verarbeitung von Daten Artikel 7 Buchstabe a der Datenschutzrichtlinie ist, der besagt, dass die Verarbeitung von Daten erfolgen darf, wenn die betroffene Person ohne jeden Zweifel ihre Einwilligung zu der Verarbeitung gegeben hat. Eine solche Einwilligung muss „ohne Zwang“ gegeben worden sein und sollte der betroffenen Person auch die Möglichkeit geben, die Einwilligung zu widerrufen. Es ist hervorzuheben, dass die Einwilligung nicht als „ohne Zwang gegeben“ zu betrachten ist, wenn die betroffene Person im Rahmen eines Vertrages mit nicht verhandelbaren Klauseln (wie es üblicherweise bei Fahrzeugverkaufsverträgen der Fall ist) eine diesbezügliche Klausel zu akzeptieren hat.

Darüber hinaus betrachtet die Artikel 29-Datenschutzgruppe Situationen als rechtswidrig, in denen beispielsweise durch Kraftfahrzeugversicherungen oder Autovermietungen dahingehend Druck ausgeübt wird, das eCall-Instrument aktiviert zu lassen. Eine ähnliche Verpflichtung könnte Angestellten auferlegt werden, die Firmenwagen benutzen, wobei eine Einwilligung zur Verwendung des eCall-Systems direkt oder indirekt erzwungen werden könnte.

Die Artikel 29-Datenschutzgruppe möchte betonen, dass Benutzer mögliche Eingriffe in den Datenschutz befürchten und sich gegen den Einsatz des Systems entscheiden könnten, wenn das eCall-System nicht kostenlos und ohne zusätzlichen Aufwand jederzeit und auf der Stelle aktiviert oder speziell deaktiviert werden kann. Da dies auch ein Sprungbrett für die geplante weit verbreitete Einführung des eCall-Systems sein kann, muss auch unter diesem Aspekt eine problemlose und kostenlose Deaktivierung eingeführt werden.

Obwohl die Datenverarbeitung in vielen Fällen ein lebenswichtiges Interesse der betroffenen Person darstellen mag und dann die eCall-Einführung durch Artikel 7 Buchstaben c, d und e der Datenschutzrichtlinie gestützt werden mag, wird dies nicht in jedem Fall so sein. Beispielsweise kann es Fälle geben, in denen sich ein Unfall ereignet und das eCall-System automatisch ausgelöst wird, aber keine Notwendigkeit für den Einsatz der Rettungsdienste besteht.

---

[10] Dies bedeutet nicht, dass der Dienst nicht automatisch eingeschaltet werden kann, wenn der Motor gestartet wird, sondern dass der Benutzer in der Lage sein sollte, den Dienst jederzeit zu deaktivieren/aktivieren.

Auf der Grundlage der bisher verfügbaren Informationen über die Konfiguration des eCall-Systems geht die Datenschutzgruppe davon aus, dass es möglich sein wird, eine Standortbestimmung des betreffenden Fahrzeugs vorzunehmen, ohne dass dieses jedoch permanent lokalisiert wird – das heißt, das System wird nur dann bei dem Kommunikationsnetzwerk angemeldet, wenn sich ein Unfall ereignet oder das System manuell ausgelöst wird. Die Datenschutzgruppe begrüßt dieses Merkmal und möchte betonen, dass im Hinblick auf die mögliche Aktivierung von eCall-Geräten eine permanente Verbindung derartiger Geräte mit den Kommunikationsnetzen und damit eine permanente Lokalisierbarkeit der Fahrzeuge unter dem Aspekt des Datenschutzes nicht akzeptabel wäre. Dies bedeutet, dass es akzeptabel sein könnte, die drei zuletzt von GPS/Galileo-Systemen (sofern an Bord des Fahrzeugs verfügbar und an das eCall-Gerät angeschlossen) erfassten Fahrzeugstandorte im Speicher des eCall-Geräts zu speichern, ohne dass Daten übertragen werden, sofern kein auslösender Faktor (d. h. Unfall oder manuelle Aktivierung) vorliegt. In einem derartigen Fall müsste der Umfang der erhobenen Daten eindeutig begrenzt werden und jede weiter gehende Nutzung der Informationen – das heißt, für andere Zwecke als die Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit – verhindert werden.

Zu Alternative (2)

Soll der eCall-Dienst obligatorisch sein, wäre das System *de facto* in das Fahrzeug eingebettet, und seine Aktivierung wäre obligatorisch. Diese Alternative müsste jedoch durch eine entsprechende Verordnung mit EU-weiter Geltung durchgesetzt werden. Eine derartige Verordnung müsste im Hinblick auf den Datenschutz ordnungsgemäß begründet werden.

Sollte das eCall-System ein obligatorisches Instrument sein, müssten alle Einschränkungen der Datenschutzrechte bei der Anwendung der in der Datenschutzrichtlinie festgelegten Grundsätze, beispielsweise unter anderem der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, in der Rechtsvorschrift klar dargelegt werden. In das eCall-System sollten Technologien zur Stärkung des Datenschutzes eingebettet werden, um eCall-Anwendern den gewünschten Schutz zu bieten. Auch Sicherungssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch müssen entwickelt und integriert werden. Dies wird entsprechend auch für das Szenario unter Alternative 1 gelten. Nationale Datenschutzbehörden sollten konsultiert werden, um Empfehlungen hinsichtlich der bestmöglichen Verfahren einzuholen.

Zusammenfassung: Ist das eCall-System optional, muss eine benutzerfreundliche Lösung eingeführt werden, bei der durch Einführung der technischen Möglichkeit, das eCall-System von Fall zu Fall aus- oder einzuschalten, die Selbstbestimmung der Kraftfahrzeugbenutzer berücksichtigt wird, was beispielsweise durch elektronische Schalter, Chipkarten oder sonstige Geräte, die die willentliche Aktivierung des eCall-Geräts und auf Wunsch die Übermittlung von über die Mindestdaten hinausgehenden Daten ermöglichen, geschehen kann. Ist das eCall-System obligatorisch, müssen in einer entsprechenden Rechtsvorschrift Bestimmungen festgelegt werden, wobei die Grundsätze des Datenschutzes zu beachten sind.

In beiden oben genannten Fällen wird die Artikel 29-Datenschutzgruppe die Sensibilisierung unterstützen, wobei sie den Schwerpunkt auf Eingriffe in den Datenschutz legen wird. Nationale Datenschutzbehörden werden im Rahmen der Artikel 29-Datenschutzgruppe zur weiteren Sensibilisierung für das eCall-System beitragen, wobei der Schwerpunkt auf Datenschutzfragen wie der transparenten und rechtmäßigen Verarbeitung der über das eCall-System erhobenen Daten liegen wird.

Die Artikel 29-Datenschutzgruppe gibt dem freiwilligen Konzept für die Einführung des eCall-Dienstes den Vorzug. Falls die obligatorische Alternative eingeführt wird, muss ein geeignetes Sicherungssystem hinsichtlich des Datenschutzes eingeführt werden.

### *3.2. Zwei Ausbaustufen der Dienste*

Unabhängig davon, ob das eCall-System obligatorisch oder optional wäre, sieht die eCall-Initiative die Möglichkeit eines erweiterten Systems vor, das die Erbringung von Mehrwertdiensten durch die Diensteanbieter umfasst. In diesem Fall wird es die beiden folgenden Ausbaustufen der Dienste geben:

> (1) Der erste beabsichtigte Dienst bewirkt die Auslösung der Übermittlung der in den Mindestdaten enthaltenen Angaben an die entsprechende Notrufabfragestelle, nämlich Fahrzeugstandort, Unfallzeitpunkt, Fahrzeugkennung und eCall-Status (zumindest die Angabe, ob der eCall-Notruf manuell oder automatisch ausgelöst wurde), was die Feststellung der Schwere des Unfalls ermöglichen wird.
>
> Dieser „Basisdienst“ ist der von der Europäischen Kommission befürwortete Dienst.
>
> (2) Die zweite Ausbaustufe des Dienstes liegt darin, dass zu den in den Mindestdaten enthaltenen, ausgetauschten „Basisangaben“ zusätzliche Angaben hinzukommen, die im Besitz eines Dritten sind – beispielsweise Versicherungsgesellschaften, Kraftfahrzeug-Callcenter, Gesundheitsdienste, Rechtsanwälte, Automobilclubs usw. Werden erweiterte Daten (full set of data, FSD) übertragen, ist ein Vertrag zwischen dem Fahrzeughalter und dem Diensteanbieter erforderlich.

In diesem Szenario würde der Benutzer dem Diensteanbieter den Empfang der zusätzlichen Daten im Zusammenhang mit dem Unfall oder den Fahrzeuginsassen gestatten, damit dieser beispielsweise Unterstützung durch eine Versicherungsgesellschaft oder einen Automobilclub oder sprachliche Unterstützung gewähren kann. Dieser erweiterte Dienst wird den Erwartungen zufolge durch die Marktkräfte entwickelt werden.

Grundsätzlich spricht nichts gegen eine derartige Regelung. Die diesbezüglichen Fragen sind jedoch komplexer und erfordern eine eingehendere Würdigung. Insbesondere die Vorschriften zur Datensicherheit müssen strikt befolgt werden, insbesondere weil es sich bei einigen der zu verarbeitenden Daten um sensible Daten handelt. Für die Erweiterung der Basisfunktionalitäten des eCall-Systems, das heißt, die Übersendung erweiterter Daten (Full Set of Data, FSD) an einen privaten Diensteanbieter zusätzlich zu den Mindestdaten (Minimum Set of Data, MSD), ist eine detaillierte Definition erforderlich. Diese Dienste sollten in vollem Umfang den einschlägigen Verordnungen zum Datenschutz entsprechen.

Die Artikel 29-Datenschutzgruppe möchte erneut auf die Grundprinzipien hinweisen, die durch Drittanbieter zu berücksichtigen sind:

(i) Die Datenschutzgruppe möchte betonen, dass es sich bei den erweiterten Daten nicht um einen „*a priori*“-Datensatz handeln wird, da diese Daten vielmehr das Ergebnis der vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem Fahrzeughalter/-nutzer (abhängig von der Durchführung der FSD-Erweiterung) und den einzelnen Diensteanbietern (Versicherungsgesellschaften, Automobilclubs, Gesundheitsdienste usw.) sein werden. Daher müssen die Zwecke, für die die erweiterten Daten und die einzelnen Elemente der erweiterten Daten verwendet werden dürfen, in den einzelnen Verträgen eindeutig festgelegt werden. In den Verträgen sollte auch eindeutig festgelegt werden, dass es sich bei dem Drittdiensteanbieter um den Verantwortlichen für die relevanten Daten handelt, der allen sowohl gemäß der Datenschutzrichtlinie als auch gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften geltenden datenschutzrechtlichen Verpflichtungen für Datenverantwortliche unterliegt.

(ii) Es dürfen nur Daten übertragen werden, die für die spezifischen Zwecke „notwendig“ und „relevant“ sind, das heißt, es muss sichergestellt werden, dass jeder Drittdiensteanbieter nur diejenigen Daten erhält, die für die Zwecke des jeweiligen Vertrags benötigt werden. Unter dem Aspekt des Datenschutzes ist eine „en-bloc“-Übertragung der erweiterten Daten naheliegenderweise nicht zulässig. Es werden voraussichtlich geeignete technische Vorkehrungen nötig sein, damit das eCall-System nur diejenigen Daten auswählt, die für die einzelnen Diensteanbieter relevant sind. In diesem Kontext wird auch abgewogen werden müssen, ob die relevanten Angaben in allen Fällen übertragen werden sollen – wie oben dargelegt, kann es Fälle geben, in denen sich ein Unfall ereignet und das System ausgelöst wird, aber keine Notwendigkeit für den Einsatz von Rettungsdiensten besteht.

(iii) Die in den erweiterten Daten enthaltenen Angaben sollten von der Automobilindustrie und den Beteiligten eindeutig festgelegt werden, und Fahrzeughalter müssen in geeigneter Weise über die Funktionsweise und den Betrieb des Systems unterrichtet werden. Diese Unterrichtung sollte auch die Folgen umfassen, die es hat, wenn sich der Halter entschließt, seine Einwilligung zur Übertragung der erweiterten Daten oder eines Teils der erweiterten Daten zu widerrufen; dabei ist zu wiederholen, dass der Widerruf dieser Einwilligung nicht gegen die Interessen des Fahrzeughalters gerichtet sein sollte.

(iv) Sollten die erweiterten Daten medizinische oder andere sensible Daten umfassen, wird beim Umgang mit dem Datensatz besonders sorgsam vorgegangen werden müssen. Neben der ausdrücklichen Einwilligung des Fahrzeughalters erfordert die Verarbeitung dieser Daten spezifische Sicherheitsvorkehrungen, die in manchen Fällen in einzelstaatlichen Rechtsvorschriften im Einzelnen festgelegt sind.

(v) Die Bestimmungen betreffend die Weiterübermittlung der Daten sind zu befolgen, insbesondere in Fällen, in denen ein Drittdiensteanbieter seine Verarbeitungen (zum Teil) an Organisationen mit Sitz in Drittländern outsourct; als hilfreiche Leitlinien mögen die Überlegungen in Dokument WP74[11] dienen.

[11] http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2003/wp74_de.pdf

## 4. ANDERE FRAGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM ECALL-SYSTEM

Generell gibt es auch Bedenken im Zusammenhang mit der Erstellung von Datenbanken durch Telekommunikationsbetreiber, mit den Fristen für die Speicherung von erhobenen Daten sowie mit Fragen im Zusammenhang mit der Sicherheit der gespeicherten Daten.

### *4.1. Datenbanken*

Weitere datenschutzrechtliche Bedenken ergeben sich in Verbindung mit den Datenbanken, die angelegt werden, um die fälschliche Verwendung/den Missbrauch des Systems zur Verknüpfung der Identität des Fahrzeughalters und der SIM-Karte des eCall-Systems zu verhindern, deren Hauptzweck die Suche nach Personen wäre, die das System missbrauchen, beispielsweise Autofahrer, die sich verfahren haben usw.

Im Falle der fälschlichen Verwendung/des Missbrauchs des Systems, die/der zu Nachteilen für die Notrufabfragestellen führen könnte (d. h. ein System setzt mehrere eCall-Notrufe ohne triftigen Grund ab), sollten die Notrufabfragestellen ein Verfahren zur Rückverfolgung des Systems, von dem die fälschliche Verwendung ausgeht, festlegen. In einem derartigen Fall können die beiden folgenden Verfahren in Betracht gezogen werden: (i) von den Mobilfunknetzbetreibern die Identifizierung des Eigentümers des Geräts zu verlangen (über die in der SIM-Datenbank gespeicherten Angaben), wie im Falle der 112-Notrufe, oder (ii) die Identifizierung der Behörde, welche die Fahrgestellnummern kontrolliert, zu verlangen.

Zu den Hauptbedenken der Artikel 29-Datenschutzgruppe gehört die potenzielle Gefahr, dass ein weiterer Dritter zu verschiedenen Zwecken Zugang zu diesen Datenbanken haben könnte. Daher möchte die Artikel 29-Datenschutzgruppe betonen, dass jede Sekundärnutzung von Daten, zum Beispiel für verkehrsbezogene Vollzugsverfahren, unzulässig sein sollte, da sie im Widerspruch zu den Grundsätzen der Datenschutzrichtlinie stehen würde.

### *4.2. Sicherheitsfragen*

Eine weitere Gruppe von Bedenken wird durch Sicherheitsfragen aufgeworfen, deren Gegenstand die Frage ist, ob das eCall-System ausreichend gegen unbefugten Zugriff geschützt ist. Um ein zuverlässiges System einzuführen und den unbefugten Zugriff diverser Dritter auf die im eCall-System enthaltenen personenbezogenen Daten zu vermeiden, muss innerhalb des bordeigenen Systems und im Transportprotokoll ein hinreichendes Schutzniveau gewährleistet werden[12].

---

[12] Den Erwartungen zufolge werden Originalgerätehersteller im Automobilbereich ein hinreichendes Schutzniveau für die im bordeigenen System gespeicherten Daten gewährleisten. Andererseits wird davon ausgegangen, dass das von ETSI genormte Übertragungsprotokoll ein hinreichendes Schutzniveau bieten wird.

### *4.3. Verhältnismäßigkeit*

Bei der Verwendung des eCall-Systems werden Mindestdaten (Minimum Set of Data, MSD) für die Bearbeitung des Notrufs weitergeleitet. Die Artikel 29-Datenschutzgruppe ist der Ansicht, dass Mindestdaten, die die vollständige Fahrgestellnummer umfassen (wie derzeit angegeben), in Bezug auf den eindeutig festgelegten Zweck unangemessen sein könnten.

Die Artikel 29-Datenschutzgruppe hat Bedenken wegen der Möglichkeit, dass die Einführung des eCall-Dienstes angesichts des gegenwärtig betriebenen Notrufsystems, das in den Mitgliedstaaten gut funktioniert, möglicherweise nicht in allen Fällen notwendig sein wird. Dieses Argument erscheint wichtig, da es die Frage der Verhältnismäßigkeit aufwirft, das heißt, ob die Einführung eines auf der Geolokalisierung basierenden Notrufsystems in Ländern, in denen bereits jetzt ein Notrufsystem gut funktioniert, verhältnismäßig ist?

### *4.4. Art des für die Datenverarbeitung Verantwortlichen*

Der für die Datenverarbeitung Verantwortliche wird im Falle des eCall-Systems die Notrufabfragestelle (Public Safety Answering Point, PSAP) sein, die für die Speicherung, die Verarbeitung und den Schutz personenbezogener Daten Protokolle festlegen sollte, die den für andere Notrufsysteme eingeführten Protokollen ähneln. Die Mobilfunknetzbetreiber werden die Mindestdaten in transparenter Weise übermitteln, und sie sollten sicherstellen, dass die eCall-Daten nicht länger gespeichert werden, als es zur Gewährleistung ihrer ordnungsgemäßen Übertragung an die entsprechende Notrufabfragestelle nötig ist. Danach sollten die Mindestdaten gelöscht werden.

In Bezug auf die Anruferidentifizierung und die Übertragung von Lokalisierungsangaben an die Notrufabfragestellen müssten ähnliche Protokolle festgelegt werden, wie sie für die Bearbeitung von E112-Notrufen (um Standortangaben erweiterte Notrufe) gemäß der Universaldienstrichtlinie und der Empfehlung der Kommission zur Übermittlung von Angaben zum Anruferstandort in elektronischen Kommunikationsnetzen an um Standortangaben erweiterte Notrufdienste verwendet werden.

### *4.5. Speicherfrist*

Die Artikel 29-Datenschutzgruppe möchte betonen, dass für die verschiedenen Parteien in der eCall-Dienstleistungskette angemessene Speicherfristen für eCall-Daten festgelegt werden sollten. Die einzelstaatlichen Behörden werden die Festlegung und Einhaltung der Fristen überwachen.

## 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Auch wenn die Artikel 29-Datenschutzgruppe Bedenken im Zusammenhang mit dem eCall-System hat, gibt sie dem Konzept der freiwilligen Einführung des eCall-Dienstes den Vorzug und empfiehlt dieses.

Aus datenschutzrechtlicher Perspektive ist ein automatisch durch ein Gerät oder manuell ausgelöster und über Mobilfunknetze übertragener Notruf, der zur geografischen Standortbestimmung des Notfalls führt, grundsätzlich zulässig, sofern es diesbezüglich eine spezifische Rechtsgrundlage gibt und hinreichende Vorkehrungen im Bereich des Datenschutzes getroffen werden. Allerdings müssen stets die Zwecke des Notrufsystems und die Relevanz der zu verarbeitenden Daten berücksichtigt werden, insbesondere in Fällen, in denen die Verarbeitung die so genannten erweiterten Daten (Full Set of Data, FSD) umfasst.

Brüssel, den 26. September 2006

*Für die Arbeitsgruppe*
Der stellvertretende Vorsitzende
Jose Luis Piñar Mañas



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333